

XII Porti del Regno di Napoli. [Prefazione di Michele Vocino]. Napoli, Montanino Editore (Arti Grafiche SAV), s. d. [ma 1961]. In 4° (mm. 380 x 278), pp. 8 n.n. + 12 tavole + pp. 2 n.n. (fogli sciolti). Edizione di 1000 esemplari. Cop. ill. L. 3.000.

Filippo Hackert cessando di vivere il 28 aprile 1807 in San Pietro di Careggi presso Firenze — (era nato a Prenzlau il 15 settembre 1737) — poteva a tutta ragione considerare bene ed operosamente spesa la sua giornata terrena.

Lasciava — disseminate in pubbliche pinacoteche, in private collezioni, in regali palazzi — una produzione sì abbondante che a tutt'oggi ancora non si è in possesso di un completo catalogo: « difficile cosa è seguire la vastissima opera dello Hackert, volgarizzata dalle incisioni, in parte opere del fratello Giorgio, sicchè molte di esse appaiono diffuse ma disperse, ed è quasi impossibile seguirne le tracce ed enumerarle tutte » (F. De Filippis e O. Morisani, *I pittori tedeschi a Napoli nel Settecento.* Napoli, a cura dell'Associazione Italo Germanica, 1943, p. 58, nota 27).

Pittore ufficiale alla corte di Ferdinando IV, re di Napoli, aveva lungamente goduto le grazie del sovrano accattivandosi in virtù non solo della sua arte — (eseguita inizialmente per il re una veduta della reggia di Caserta vista da San Leucio, il « suo modo di lavorare sul vero e la calligrafica minuzia riprodotiva » erano sembrati tal novità a Ferdinando « da fargli credere » — così si esprimono i citati De Filippis e Morisani (p. 22) — « di aver finalmente trovato l'artista adatto alle sue richieste », richieste che furono assai numerose) — ma anche in virtù di una inflessibile rettitudine: si leggano, in merito, le pagine del Goethe — di cui dirò appresso — relative all'opera prestata dallo Hackert per il trasporto del museo Farnesiano a Napoli, trascritte e tradotte da Alfonso De Franciscis (*Per la storia del Museo Nazionale di Napoli*, in « Arch. St. Prov. Nap. », 1944-46, pp. 169 e sgg.).

La fiducia che verso di lui ebbe il sovrano è attestata da una serie di episodi che è inutile qui richiamare: si potranno ricercare nella biografia del Goethe, oppure nello scritto di Roberto Biscardo (*Il pittore Filippo Hackert e le sue memorie redatte dal Goethe*, Napoli, 1933, estratto dall'« Annuario » del R. Liceo-Ginnasio Vittorio Emanuele II in Napoli per l'anno 1932-33).

Sarà sufficiente per dimostrare « in qual conto fosse tenuta l'opinione dello Hackert » ricordare — (e tanto perchè ha riferimento con altro artista — Giuseppe Bonito — operante in Napoli ed al quale il 25 settembre 1960 Castellamare di Stabia, sua città natale, ha tributato solenni onoranze col dedicargli un'erma di bronzo, opera dello scultore Antonio Mennella, e con un discorso commemorativo — edito in opuscolo dall'Azienda Autonoma di Cura, Soggiorno e Turismo — di Bruno Molajoli) — sarà sufficiente ricordare, ripetuto, che alla morte dello stesso Bonito (1789) i quadri offerti in vendita alla corte dal fratello Michele furono affidati per la stima al Nostro e — non avendo Michele Bonito accettata la perizia osservando che « per quanto ec-

cellente professore egli è lo Hackert nella pittura di paesi e di vedute, così non può avere una giusta idea di quanto appartiene alle figure» — la reale cancelleria respinse ogni critica inserendo in margine al reclamo l'annotazione: «faccia sentire a d. Michele Bonito che non essendo contento del prezzo dato alli suoi quadri è in sua libertà di venderli ad altri». Come infatti avvenne (cfr.: A. Borzelli, *L'Accademia di disegno a Napoli nella seconda metà del secolo XVIII*, in «Napoli nobilissima», IX, 1890, p. 111, con la stima dello Hackert in appendice, Cfr. anche, per altre utili notizie, De Filippis e Morisani, *op. cit.*, p. 56, nota 12).

Un'ampia considerazione aveva quindi sempre circondato lo Hackert e se l'essere proclamato «immortale nei paesaggi» poteva ritenersi una espressione di adulata ammirazione — (provenendo da «una frivola visitatrice della reggia» quale fu la «Margavia d'Anspach, ospite, col marito, di Ferdinando IV nel 1789» (De Filippis e Morisani, *op. cit.*, p. 57, nota 17 con relativi richiami bibliografici; per quanto sia a noi facile osservare che detta espressione era ben pure la eco fedele del giudizio che da tutti si ripeteva ed ho, or ora, riportata la opinione di Michele Bonito) — non poteva allo incontro non tenersi in considerazione quanto sulla intera famiglia Hackert — Filippo, Guglielmo, Giorgio — si leggeva nell'*Abecedario pittorico* di P. A. Orlandi (Firenze, 1789) e che cioè detta famiglia «tutta parve venuta dal cielo per il vantaggio ed avanzamento delle belle arti» (Vol. II, aggiunte, col. 1385).

Ma Filippo Hackert dovette avere precisa contezza che il suo nome per sfidare l'oblio del tempo andava affidato non alla numerosa sua produzione, non alle grazie godute presso i sovrani, non al favore delle folle e della critica contemporanea ma soltanto alla amicizia che lo legava a Wolfgang Goethe.

Quanto fosse intima e profonda questa amicizia, quanta ammirazione il Goethe professasse per il pittore (*Viaggio in Italia*, trad Zaniboni, I, 159: Hackert «ha l'arte di disegnare e dipingere dalla natura con gusto incomparabile») — è fuor di luogo qui ricordare e rimando il benevolo lettore a quanto ampiamente è testimoniato nel detto *Viaggio in Italia* dove lo Hackert è molte volte presente. Si cfr. nella traduzione Zaniboni (Firenze, Sansoni) l'indice onomastico alla fine del III volume, indice che però non è preciso: si aggiunga infatti: II, 118, 126, III, 5, 12, 13 e forse qualche altro rinvio anche a me sfugge.

Facendo affidamento su tale amicizia lo Hackert dispose che alla sua morte tutte le sue carte - schizzi ed appunti - fossero inviati «al Goethe che si accinse a riordinarli ed a pubblicarli. Questo rappresentava per il Goethe un contributo allo studio della personalità di un grande artista e nel medesimo tempo un atto di riconoscimento e di stima verso l'amico» (Biscardo, *op. cit.*, p. 8).

Vedeva così la luce, nel 1811, il volume *Filippo Hackert* (poi in *Werke*, Weimar, Bohlau, 1891, vol. XLVI, pagg. 109-322) che dovette costare al Goethe non poca fatica se nel 1807 — come ricorda il Biscardo (*op. cit.*, pag. 5) — aveva occasione di scrivere: «Ho continuato seriamente il lavoro preparativo per la biografia dello Hackert. E' stato un compito difficile, perchè le carte che mi sono state affidate non si potevano considerare nè come materiale, nè come una redazione finita. Quello che mi stava innanzi non si poteva più scomporre, nè da altra parte si poteva usare così come stava. Questo lavoro richiedeva perciò più cura e fatica che non un lavoro mio originale e mi è occorsa

una buona dose di costanza e tutto l'amore e la venerazione che ho per l'amico scomparso per non rinunciare alla impresa ».

Richiamati così, anche se assai fugacemente e schematicamente, gli estremi per aver una pallida idea dell'artista e dell'uomo, mi soffermo — prima di venire allo scopo precipuo di questa nota — a ricordare della sua opera — (che fu assai — come sopra ho accennato — abbondante ed è oggi, nonostante alcune inevitabili perdite, tra le quali quelle causate dai tristi eventi del 1799, largamente rappresentata nel Museo Nazionale di San Martino in Napoli e nella Reggia di Caserta) — quella parte che ha particolare attinenza con la Puglia.

Nel conciso catalogo che forniscono De Filippis e Morisani troviamo: «1789-90. Prospetti di città e porti pugliesi. Incisi per lo più da Giorgio Hackert» (p. 59).

Ed infatti apprendiamo dal Mele — il quale non manca di ricordare che lo Hackert « fu tra i primi pittori di paesaggio a studiare dal vero » — che il Nostro nel 1788 « fu mandato dal re in Puglia per disegnare e dipingere tutti i porti di mare » (Eugenio Mele, *Un pittore tedesco alla Corte di Napoli*, in «Napoli nobilissima», VI, 1897, pp. 33-36. Purtroppo la perdita di tanta parte del Grande Archivio di Stato di Napoli impedisce ogni ricerca di utili notizie relative a questo viaggio).

Al viaggio in Puglia è legato uno dei tanti aneddoti di cui è ricca quella terza parte della biografia del Goethe che tratta del soggiorno del Nostro alla corte di Napoli.

« Un mattino » — così traduce il Biscardo — (lo Hackert) si recò a corte e trovò che il re e la regina discorrevano con tre ministri nell'ultima sala dell'appartamento. Quando il re lo vide entrare, cominciò a fargli cenno ed a gridare forte: Don Filippo venite qui, voi mi avete sempre detto la verità e me la direte dunque anche ora! — Lo Hackert era molto imbarazzato, perchè non sapeva di che cosa si trattasse. Il re disse: Sei mesi fa siete stato in Puglia fino a Taranto. Ditemi dunque come sono le strade. — E dopo che il pittore ebbe risposto che là dove s'erano iniziati i lavori le strade erano buone, il re disse ad Acton, che presiedeva al dipartimento delle strade: Ora sappiamo la verità. Fate continuare i lavori — E poichè lo Hackert osò domandare all'Acton (che gli spiegava come fossero giunte delle lamentele al re): Ma perchè non inviate un ingegnere a fare un collaudo? — si sentì rispondere: « No, non è possibile, quei mariuoli sarebbero capaci di corrompere anche l'ingegnere ».

Dei porti pugliesi lo Hackert dipinse — se non erro — i seguenti (dò i titoli e l'anno, così come si leggono nei quadri stessi, scrittivi dall'artista e seguò l'ordine con cui si incontrano i porti navigando da Taranto a Manfredonia):

1) Veduta del Porto di Taranto e del Ponte che divide il mar piccolo dal grande (1789).

2) Porto di Gallipoli (1790).

3) Baja e Porto di Otranto (1792).

4) Baja e Porto di Brindisi (1789).

5) Cala di S. Stefano di Monopoli (1790).

7) Porto di Trani (1791).

8) Porto di Barletta. Colla squadra ove erano imbarcate le loro Maestà, colie Reali Principesse Spose, per andare in Germania, nel dì 21 Agosto 1790.

9) Baja di Manfredonia (1790). (Per quest'ultimo quadro le notizie mi sono state fornite cortesemente dal cav. Enrico Bernieri, conservatore del Palazzo Reale di Caserta, che sentitamente ringrazio).

I quadri (cm. 143 x 218) sono oggi conservati nel Museo di San Martino (Sezione Navale. Sala 1), tutti eccetto uno.

Con discutibile criterio — a mio modesto avviso — è stata infatti infranta quella unità che tra tali quadri doveva mantenersi, essendo stati concepiti come un complesso indiscindibile, col collocarsi la veduta della Baja di Manfredonia nella Reggia di Caserta.

Ma siccome nella richiamata sala numero 1 della Sezione Navale oltre i quadri dei porti pugliesi — ripeto (in ordine di collocazione): Gallipoli, Brindisi, Taranto, Otranto, Monopoli, Trani, Bisceglie, Barletta) — vi è soltanto quello che rappresenta Mola di Gaeta, anticipando in parte questa mia nota sulla « Voce del Popolo » (a. 78, n. 42, Taranto, 25 nov. 1961) formulai il voto per uno scambio, in modo da collocare la veduta della *Baja di Manfredonia* nella Sala del Museo di San Martino e trasferire l'altro quadro di Mola di Gaeta alla Reggia di Caserta e precisamente nella Sala dei Porti, dove si conservano le vedute seguenti: Siracusa, Manfredonia, Castellammare, Palermo, Foro d'Ischia, Faraglioni della Trezza, Golfo di Baia, Marina con castello feudale, Tempio di Venere a Baia. (cfr. G. Mongiello, *La reggia di Caserta*, Caserta, 1954). Sono, ora, lieto di annunciare che il voto è stato benevolmente accolto dal soprintendente prof. Gino Doria che ha promesso di far effettuare al più presto lo scambio dei due quadri: i porti pugliesi verranno, quindi, riuniti in unica sala nel Museo di San Martino.

Per quanto riguarda il *Porto di Taranto* tra le mie schede, relative al catalogo *Vedute di Taranto* (in corso di compilazione), trovo le seguenti:

(1) Filippo Hackert (1737-1807). *Veduta del Porto di Taranto e del Ponte che divide il mar piccolo dal grande* (1789).

Non ripeto il testo della scheda avendo già riportato tutte le notizie nella presente nota. Solo aggiungo che il quadro è firmato (a destra della coppia di buoi, in primo piano): *dipinse Filippo Hackert 1789*.

(2) Incisione del detto quadro. Nel margine inferiore al centro — a cavallo dello stemma reale: — *Veduta del Porto di Taranto e del Ponte che divide il mar piccolo dal grande | Preso dal Quadro originale che fa parte della Collezione dei Porti | delle due Sicilie ordinata da S. M. il Re.* — Sotto la incisione a sinistra: *Ph. Hackert pinx, 1789*, a destra: *Gio. de Grado sculp. G. Hackert direx.* Sempre nel margine inferiore a sinistra in basso: *Si vende a Napoli da Giorgio Hackert incisore di S. M.*

Come è noto i quadri di Filippo furono in massima parte incisi dal fratello Giorgio oppure — come in questo caso — da altri sotto direzione di quest'ultimo.

Misure della incisione (esclusi i margini) cm. 37 x 54,5. Non sono riuscito mai a vedere un esemplare a pieni margini essendone quello della mia collezione purtroppo totalmente privo. Misura con i margini cm. 42 x 57 l'esemplare di Nicola Vacca (che ringrazio per la cortese comunicazione), esem-

plare che fa parte della stupenda collezione raccolta dal Vacca e della quale lo stesso diede notizia in « Rinascenza Salentina » (a. II, 1934, pp. 142-150: *Salento pittoresco. Prefazione ad un catalogo di stampe ovvero: come divenni collezionista*, con numerose illustrazioni nel testo e fuori testo).

Lo scritto così terminava: « Deve stamparsi il catalogo illustrato perchè la raccolta sia patrimonio di tutti gli studiosi e di tutti gli amatori della nostra arte ». Questo impegno non è stato mantenuto e mi rendo ardito ricordarlo a Nicola Vacca che però — non occorrerebbe dirlo — non è stato in questi ultimi cinque lustri con le mani, come suol dirsi, in mano.

(3) Riproduzione di detta incisione — dall'esemplare di proprietà del Ten. di vascello G.C. Speciale — in *Taranto per il 31° Congresso della « Dante Alighieri »*, Taranto, Pappacena, 1926. Tavola fuori testo, misure cm. 13,6 x 19,6.

(4) Dello stesso originale è la riproduzione in Speciale, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli* (Bari, Laterza, 1930), in tav. f.t. a p. 84. Misure cm. 8,4 x 14,6. Didascalia: « Veduta di Taranto nel 1789. Dalla grande stampa in rame di G. Hackert tratta dal quadro ad olio eseguito da F. Hackert per ordine di Ferdinando IV »; ma, come avanti si è detto, incisore fu il De Grado.

(5) Altra riproduzione di detta incisione — dall'esemplare di proprietà del dr. Mario Galeone — sulla copertina di « Taranto », rassegna del Comune, anno III, n. 11-12, nov. 1934. Misure cm. 12,5 x 21.

L'originale — in perfetto stato — misura con i margini cm. 50 x 83,5, così come comunicatomi dallo stesso dr. Galeone tramite l'avv. Cosimo Acquaviva e ringrazio sentitamente entrambi.

(6) Incisione del detto quadro. Nel margine inferiore al centro: *Veduta del Porto di Taranto nel Regno di Napoli*. Manca ogni altra indicazione. Misure cm. 11,8 x 19,6. Esemplare nella mia collezione.

(7) Detta incisione acquarellata del tempo. E', logicamente, esemplare unico e fa parte della mia collezione.

(8) Riproduzione a colori del detto quadro sulla copertina di: Alfredo Majorano Nunziato, *'U fueche sott' 'a cenère*, Taranto, Tip. Arcivescovile, 1956. Nel verso della copertina (anteriore): *Filippo Hackert: Veduta della Città di Taranto del 1789. (Museo Nazionale di S. Martino. Napoli — Fotografia di Fabrizio Parisio, Napoli)* Copertina posteriore (interno): Riprodotta e stampata dalle Arti Grafiche Favia. Bari-Roma. Misure cm 6,8 x 10,3.

(9) Detta riproduzione a colori fu stampata a parte, con sul margine inferiore, la su trascritta didascalia. Esemplare nella mia collezione.

(10) Altra ristampa a parte — senza la didascalia — e con l'annotazione sul margine superiore a destra: *Dono di Alfredo Majorano Nunziato*. Esemplare nella Civica Biblioteca Acclavio.

(11) Xilografia di Francesco Facilla *senior*, liberamente tratta dalla incisione originale. Misure: cm. 14x21. Didascalia: « Taranto. Il porto Mercantile e la Cittadella. Xil. di F. Facilla (s) — 1957/15 ». L'esemplare 15-25 è in possesso dell'avv. Adolfo Cùzari di Taranto.

(12) Libera copia, in disegno a penna (riprodotto poi meccanicamente), della incisione originale. Misure: cm. 16x21. Didascalia: « Taranto. Il vecchio Porto mercantile e la Cittadella. Ottobre 1953 (n. 2) ». Segue la sigla del-

l'autore: Felice Palombella. L'esemplare n. 2 è in possesso del ricordato avv. Cùzari.

Sarebbe necessario che un simile schedone fosse compilato per tutti gli altri quadri dei porti pugliesi indagando, anzitutto, per accertare quali furono incisi da Giorgio Hackert o da altri. Invito tutti gli studiosi pugliesi a segnalarmi — indirizzando presso la Società di Storia Patria per la Puglia in Bari — ogni utile elemento per la detta compilazione: con le doverose citazioni ne darò poi notizia su queste stesse pagine. A quanto mi consta del *Porto di Brindisi* fu offerta una riproduzione in bianco e nero (cm. 11,7 x 18,1) dal Vacca nella sua monografia *Brindisi ignorata. Saggio di topografia storica* (p. 35; per la data del quadro si tenga conto dell'errata corrige di p. 348), mentre del *Porto di Trani* la riproduzione, sempre in bianco e nero (cm. 11 x 18) è nel periodico *Il Tranesiere* (a. V, n. 3; Trani 10 febbraio 1963), ad illustrazione dell'articolo di Guido Malcangi, *J. Philipp Hackert, pittore di Corte, a Trani*.

L'editore Montanino di Napoli, per le Arti Grafiche SAV, ha pubblicato, in edizione di 1000 esemplari numerati, *XII Porti del Regno di Napoli*, con introduzione di Michele Vocino.

Le dodici tavole a colori riproducono altrettanti quadri dello Hackert conservati nel Museo di San Martino e precisamente — trascrivo testualmente dall'indice: — Il Porto di Gaeta — La squadra nel porto di Napoli — L'approdo di Alinuri presso Sorrento — Pizzo di Calabria — Porto di Taranto — Il porto di Otranto — Il porto di Monopoli — Il porto di Brindisi — Il porto di Bisceglie — Il porto di Trani — Il porto di Barletta — Il porto di Messina.

Sulla copertina un particolare dell'*Imbarco di Carlo III per la Spagna*, quadro di Antonio Joli (Napoli, Museo di San Martino).

Le riproduzioni — (manca nel *colophon* ogni indicazione della tecnica seguita e del numero delle lastre usate, ma la stampa, come cortesemente comunicatomi dall'editore, è stata in offset a 5 e 6 colori) — sono della misura di cm. 17,5 x 26,8.

La pubblicazione meriterebbe pieno plauso, anche se le opere riprodotte restano sempre di facile diretta osservazione ed anche se sarebbe stato preferibile riunire qualche cosa di più organico (e cioè — per esempio — tutti i porti della Puglia o della Sicilia o del litorale tirrenico), se non presentasse delle pecche.

Ho riprodotto avanti l'indice che è errato; secondo l'indice la prima tavola rappresenterebbe il « *Porto di Gaeta (1780 Museo di San Martino Napoli)* » mentre all'incontro la riproduzione è del quadro intitolato « *Veduta di Mola di Gaeta ed in distanza della città di Gaeta colla sua fortezza e Rada* », conservato nel Museo di S. Martino, mentre la Reggia di Caserta custodisce il « *Porto di Gaeta* ». Per la riproduzione, in bianco e nero, di quest'ultimo quadro si veda De Filippis e Morisani (op. cit., tav. 22).

Sempre a stare all'indice tra i porti riprodotti vi sarebbe quello di Monopoli: ma in verità lo Hackert dipinse non il porto di Monopoli bensì — come avanti ho detto — la « *Cala di S. Stefano di Monopoli* », distante qualche miglio a sud della città che nel quadro si vede chiaramente delineata sullo sfondo (la riproduzione rifiuta questo particolare).

Bene avrebbe fatto il Montanino o il Vocino (se questi — il che però non risulta — è il responsabile della intera edizione) a dare nell'indice il titolo esatto o meglio la testuale didascalia scritta dallo Hackert stesso in ogni suo quadro.

Per i porti pugliesi e per quello di Mola di Gaeta la didascalia è stata da me avanti riportata. Per gli altri dei dodici quadri riprodotti è la seguente:

La squadra nel Porto di Napoli: « Ritorno della squadra spedita in Algeri ancorata in questa rada nel dì primo settembre 1784 ». La squadra, come è noto, era al comando di Giovanni Acton.

Tra le illustrazioni che arricchiscono lo studio di Massimiliano Vajro, *Vedute di Napoli nell'ottocento* (in « Napoli nobilissima » N.S. vol. I, fasc. 1, maggio giugno 1961), ve n'è una che raffigura questo quadro con la didascalia: « F. Hackert, *La rada di Napoli* (coll. Lemmermann) », ma deve trattarsi, evidentemente, della incisione.

L'approdo di Alinuri presso Sorrento: « Veduta della Marina di Sorrento presa dalla Deputazione della Sanità ».

Pizzo di Calabria. È l'unico quadro dello Hackert nel Museo di San Martino (Sezione navale) privo di firma e di didascalia. Poichè è ben noto che l'Autore dipinse sempre dal vero, la mancata corrispondenza dei luoghi dipinti con quelli reali avrebbe dovuto far dubitare sulla titolazione attribuita — in mancanza, ripeto, di didascalia — al quadro dalla Direzione del detto Museo. Ed infatti il quadro rappresenta in verità il Porto di Reggio Calabria. Tanto risulta dalla incisione (*Ph. Hackert pinx.; Gio. de Grado sculp.; G. Hackert direxit*) che ha la seguente didascalia: « Veduta del Porto di Reggio Calabria. Preso dal quadro originale che fa parte della Collezione dei Porti delle due Sicilie ordinata da S.M. il Re ». Un esemplare di detta incisione è nel Gabinetto delle Stampe nel Palazzo della Farnesina a Roma (collocazione: 27. M. 2.8741).

Ho il dovere di far presente che la Direzione del Museo ha già provveduto alla debita correzione ed il cartiglio reca ora « Reggio di Calabria ».

Il porto di Messina: « Prima veduta del porto e Badia di Messina presa del Palazzo del Senato ».

La pubblicazione è inoltre priva di qualsiasi introduzione od annotazione relativa sia ai quadri riprodotti che all'autore tranne un brevissimo accenno — come appresso vedremo — alla fine della prefazione del Vocino, prefazione che consiste in un generico *excursus* sui porti del Regno di Napoli — continente e Sicilia — anche per quelli che non son compresi nella pubblicazione che esamino, e che per quanto riguarda i porti pugliesi testualmente ed integralmente così suona:

« Taranto, e quindi il suo approdo, ebbero nell'antichità rilevante importanza perchè l'agricoltura, la pastorizia e le industrie tessili di lana e di bisso colà fiorentissime vi intensificavano i traffici, tanto che nessuna altra città della Magnagrecia poteva competere con essa. Decadde dopo che fu assoggettata a Roma, anche per la concorrenza del porto di Brindisi. Nè poi ebbe, fin quasi alla metà del secolo scorso, un vero porto, così che le operazioni di imbarco e sbarco si eseguivano mediante barche di allaggio nella breve ansa naturale della vecchia città. Nel 1848 fu costruito, a spese del Comune, sull'estremo lembo del Mar Piccolo un breve tratto di banchina, di utilità quasi esclusiva-

mente della pesca, e solo nel 1886 furono iniziati i lavori a Sant'Eligio che prescindendo dalla inadatta ubicazione, mal risposero alle necessità marinare perchè soverchiamente esposte ai venti della rada. Divenne in seguito un importante porto militare ».

« La costa adriatica di Puglia è stata sempre ricca di porti. Il primo che si incontra, risalendo dalla punta salentina, è il porto di Otranto che resistette al famoso assalto turchesco del 1480; poi quello di Monopoli; poi, più importante di tutti, Brindisi, il quale, per la sua felicissima posizione e conformazione, e perchè la Via Appia, *regina viarum*, vi faceva capo, ebbe nell'epoca romana una grande celebrità: importanza che mantenne pure nel periodo imperiale per i traffici con la Grecia, dopo la rovina dei porti di Salento e di Siponto. Aulo Gelio ne descrive il vivace movimento dei marinai e dei mercanti di varie nazionalità, tra i quali un libraio vedeva affollarsi intorno alla sua bancarella gli acquirenti di libri da leggere durante il viaggio ».

« Poi andò, grado a grado, con la decadenza dell'Impero, decadendo, fino a ridursi, dopo secoli di abbandono, interrato dai detriti scendenti dalle valli e dall'insabbiamento delle correnti radenti del mare, ad un misero specchio palustre. Nel XVII secolo ne aumentò la rovina il Principe di Taranto, il quale, per impedire l'approdo della flotta di Spagna, vi fece sulla bocca affondare alcune barche cariche di pietre. Nel 1775 Ferdinando IV ne fece iniziare il restauro, lavori di anno in anno continuati ed intensificati con l'apertura del canale di accesso, la bonifica delle prossime paludi, la costruzione delle banchine, e la erezione dei fari di Torre Penna, delle Pedagne, e del Forte a mare ».

« Il porto di Bari fino alla metà del secolo scorso consisteva in un piccolo specchio con limitate profondità, mal protetto dal Molo Sant'Antonio. Nel 1845 Ferdinando II affidò all'ing. Lauria lo studio di un vasto progetto, che però non fu approvato, e venne sostituito, nel 1852, da un altro progetto, studiato dall'ing. Giordano. Di questo progetto fu iniziata la realizzazione nel 1855, e subì una modifica nel 1859. Il Governo italiano abbandonò tutti i precedenti progetti e ne dispose altri, i quali anch'essi subirono alterne vicende fin'oggi ».

« Di limitata portata erano i successivi porti, risalendo, di Bisceglie, e di Trani, mentre una rilevante importanza aveva il porto di Barletta specialmente per l'imbarco del grano di Puglia. Esso era costituito da due moli, uno proteso da terra, l'altro quasi parallelo alla riva; il primo, aperto ai venti di levante, era munito di banchina interna non facilmente accostabile; l'altro finiva con l'essere continuamente interrato dalla torbine dell'Ofanto. Nel 1849 ne fu progettata una radicale modifica, ma i lavori si ridussero ad una escavazione, una volta tanto, del fondo del porto ».

« Nel residuo litorale adriatico del Regno l'unico porto di qualche rilievo era quello di Manfredonia, nell'insenatura formata dal Gargano, in prossimità delle rovine dell'antico porto romano di Siponto ».

« Iniziato da Manfredi, da cui prese il nome, completato dagli Angioini, e meglio fortificato dagli Aragonesi, era, ed è, l'unico sbocco a mare della Daunia, e nel passato ebbe qualche importanza storica anche perchè in esso facevano scalo le galere veneziane che portavano in Palestina i Crociati, i quali vi scendevano per recarsi ad invocare l'arcangelica assistenza in battaglia da San Michele, patrono dei combattenti, nel suo celebre Santuario garganico; o per imbarchi di personaggi illustri, anche di rango reale ».

In una pagina, anche in 4° massimo, quale quella or ora trascritta, è impossibile riassumere la storia dei porti pugliesi sui quali esiste una assai ricca bibliografia storica, economica, tecnica e vanno — di conseguenza — giustificate tutte le omissioni, ma eguale giustificazione non può essere concessa alle notizie imprecise ed alle manchevolezze.

Nella prefazione — si è visto — si legge che « la costa adriatica di Puglia è stata sempre ricca di porti. Il primo che si incontra è il porto di Otranto, che resistette al famoso assalto turchesco del 1480, poi quello di Monopoli, poi, più importante di tutti, Brindisi », e dopo questa lettura non resta che attribuire ad un *lapsus calami* l'errata collocazione del Porto di Brindisi dopo quello di Monopoli, così come l'affermazione che il porto di Otranto « resistette » al famoso attacco dei Turchi nel 1480 va accolta non come indiscutibile dato storico ma come segno di ammirazione e di omaggio verso Otranto ed i suoi abitanti che nel detto anno e per il detto attacco strenuamente pugnarono prima di cadere vinti perdendo la vita sulle espugnate mura oppure — « altri ottocento [. . . .] egrì o feriti superstiti alla guerra ed alla strage » — trascrivo dalla bellissima epigrafe collocata nel Tempio sorto sul colle Minerva dove i superstiti subirono il martirio — per mano del carnefice avendo sdegnosamente respinto il ripudio alla fede di Cristo.

Per quanto riguarda il porto di Taranto che le operazioni di sbarco ed imbarco delle mercanzie si eseguissero « mediante barche di allaggio » risulta anche dal quadro dello Hackert che — come avanti si è detto — dipinse dopo aver osservato il vero.

Per il resto la estrema concisione della introduzione è a tutto scapito della chiarezza.

Così quel « divenne *in seguito* un importante porto militare » potrebbe forse indurre in errore chi fosse ignaro della circostanza che il *porto militare* di Taranto sorse in località diversa e lontana da quella dove si svolgevano i traffici del *porto mercantile* che poi era la « breve ansa naturale della vecchia città ».

Così — se non sono in errore — nessun riferimento col porto mercantile ha la banchina costruita nel 1848. Dalle deliberazioni del Decurionato del Comune di Taranto adottate nelle tornate del 14 gennaio e 13 dicembre 1848 apprendiamo che si tratta « della banchina nella spianata di questa Dogana del Pesce », — che si affaccia sul Mar Piccolo — eseguita con una spesa di ducati 319. 9, spesa coperta con gli avanzi di esercizio del 1847 mancando la copertura nel bilancio dell'anno 1848 (Archivio di Stato di Taranto: *Deliberazioni del Decurionato di Taranto. Anno 1848*)

Circa i lavori iniziati nel 1886 il Vocino ripete sostanzialmente quanto si legge sulla « Rassegna Pugliese », a. XXX, nn. 6-7-8, giugno-agosto 1913; numero speciale dedicato a Taranto: « Solo nel 1848 s'iniziò a spese del Comune la costruzione d'una banchina, per 67 metri, con piccoli sporgenti, ma essa più che per operazioni d'imbarco e sbarco » — [*del resto non consentite perchè a Mar Piccolo potevano avere accesso solamente le piccole barche da pesca*] — « servì solo pel mercato del pesce e di mitili; nè miglior sorte toccò ad altra banchina costruita nel 1886 col sussidio del Governo, per 100 metri presso S. Eligio, banchina troppo esposta ai venti specialmente del secondo quadrante ».

Ma per i lavori iniziati nel 1886, la notizia è in contrasto con il contenuto di una deliberazione del Consiglio Comunale di Taranto, votata nella seduta del 15 marzo 1886 sotto la presidenza del Sindaco Ludovico Carducci.

Ecco il testo della deliberazione:

« Il Signor Preside espone all'adunanza essere ormai notoria la decisione del R. Governo di costruire una banchina ed una scogliera lungo il litorale fuori Porta Napoli di questa città, essendo stato anche redatto, come risulta da informazioni assunte, analogo progetto di arte. Essendo della massima necessità ed urgenza che tale opera venga nel più breve termine possibile iniziata ed eseguita, come quella che tanto interessa da vicino la marina mercantile ed il commercio locale, riesce opportuno far voti presso l'inclito R. Governo per il sollecito compimento dell'opera medesima tanto ed utilmente ideata, dal Governo medesimo, al quale effetto invitasi l'assemblea a voler analogamente deliberare.

« Dopo breve scambio di idee il Consiglio ad unanimità di voti espressi per alzata e seduta con votanti numero 17. Vista l'assoluta necessità di una scogliera o altro che possa giovare ad impedire le attuali traversie di questa rada, da ponente e libeccio, da mezzogiorno e libeccio, e mezzogiorno e scirocco, traversie che originano per se stesse l'incaramento dei scafi da parte dei capitani di quei bastimenti per caso si volessero noleggiare per caricare o scaricare qui mercanzie giacchè importa di soggiacere alla concorrenza, come nel fatto si ha presentemente, dei vicini porti di Crotona, Bari, Gallipoli e Brindisi; Visto inoltre l'assoluto bisogno di una banchina lungo il litorale di fuori Porta Napoli onde avere un binario che congiunga detta banchina alla stazione ferroviaria facilitando così il carico delle derrate; Delibera far voti a che il R. Governo del Re, rappresentato in questo dalle LL.EE. il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio e quello dei Lavori Pubblici, provveda al più presto possibile ai bisogni di questo porto mercantile specialmente per la costruzione della sopradetta scogliera e banchina ». (Archivio di Stato di Taranto: *Atti del Consiglio Comunale di Taranto*, 1886).

Dal contesto della deliberazione è facile desumere la esistenza — in detto anno 1886 — della banchina di Sant'Eligio per la quale si chiede la protezione di una scogliera, e si rimane incerti nel leggere nell'opuscolo che accoglie alcuni articoli scritti dal Fago per il giornale *Jonio* quanto segue:

« Nel maggio del 1887, per le insistenze dell'avv. signor Vincenzo De Cesare, sindaco della nostra città, il Governo fece elaborare dall'Ufficio del Genio Civile un progetto di scavo e di scogliera in Mar Grande. Ed è a tal progetto che noi dobbiamo la esistenza di quella minuscola banchina della Dogana Regia e dello scavo appena sufficiente a permetter l'approdo dei velieri di piccola portata... ». (Vincenzo Fago, *Pel nostro porto mercantile. Estratti dal giornale Jonio con note ed aggiunte*. Taranto, Tip. F.lli. Martucci, 1897.

Come si vede una assoluta incertezza che d'altronde non mi è possibile eliminare in questa nota, senza complete ricerche di archivio.

Si resta inoltre — o almeno io resto — perplessi quando di seguito, e con riferimento al porto di Brindisi, si viene a leggere che « andò, grado a grado, con la decadenza dell'impero romano, decadendo, fino a ridursi, dopo secoli di abbandono, interrato dai detriti scendenti dalle valli e dall'insabbiamento delle correnti radenti del mare, ad un misero specchio palustre. Nel secolo

XVII [?] ne aumentò la rovina il Principe di Taranto, il quale, per impedire l'approdo alla flotta di Spagna, vi fece sulla bocca affondare alcune barche cariche di pietre ».

Apriamo a p. 38 la ben nota monografia di Nicola Vacca su Brindisi e leggiamo: « Con l'avvento al trono di Alfonso d'Aragona, le relazioni diplomatiche e commerciali [tra il Regno di Napoli e Venezia] andarono sempre più peggiorando. La Repubblica, vedendo nel nuovo re un rivale potente, impose addirittura ai suoi mercanti l'interdizione dei commerci coi sudditi di Alfonso finchè, inaspritesi sempre più le relazioni nel 1449, Alfonso dichiarò la guerra con l'ordine severo "che omne veneziano non abitasse chiù ne lo reame". In quell'anno il principe di Taranto Giovanni Antonio Orsini dei Balzo, temendo che i Veneziani volessero occupare Brindisi, ostruì completamente il canale di comunicazione tra il porto interno e quello esterno, affondandovi un bastimento carico di pietre, cagionando danni irreparabili al commercio e all'igiene della città, tanto che la popolazione di Brindisi alla fine del secolo XV si era ridotta ad appena tremila anime ».

Una recensione di Antonio Franco ci ricorda poi — risparmiandoci ricerche nelle fonti storiche — che altra ostruzione soffrì il porto di Brindisi nel 1523 per non farvi entrare le navi francesi (rec. a: Mario Napoli, *Napoli greco romana*, ne « La Zagaglia », anno II, n. 7, Lecce, settembre 1960, pp. 89-99. E' onesto far presente che più che recensione si tratta di una breve, ma assai succosa, monografia).

E così l'episodio accennato dal Vocino viene riportato nella sua realtà storica mentre della ricca bibliografia sui porti pugliesi è forse opportuno qui ricordare la *Memoria del riaprimiento del porto di Brindisi sotto il Regno di Ferdinando IV del Cavalier Andrea Pigonati* (Napoli, presso Michele Morelli, 1781) citata da Nicola Vacca, *Memorie metalliche salentine* (in « Bollettino del Circolo Numismatico Napoletano », XLIV-XLV, 1950-60 e poi in estratto) per una medaglia (o progetto di medaglia) di cui ci tramanda il ricordo.

Sempre, secondo il Vocino, il porto di Bari fino alla metà dello scorso secolo consistette « in un specchio con limitate profondità, mal protetto dal Molo Sant'Antonio » e solo nel 1845 — auspice Ferdinando II — si iniziò lo studio di un vasto progetto la cui esecuzione iniziò nel 1855. Per la posa della prima pietra del Porto di Bari fu coniata medaglia commemorativa; riprodotta in: Eduardo Ricciardi, *Medaglie del Regno delle Due Sicilie 1735-1861*, Napoli, ITEA, 1930, p. 84, n. 214. Ma quanto detto dal Vocino non è rigorosamente esatto se è vero — come è vero — che la ripresa del porto di Bari ha inizio sotto il regno di Carlo III di Borbone, per gli illuminati provvedimenti disposti dal Tanucci tra i quali quella della istituzione del « consiglio dei tre » che doveva curare le « opere pubbliche »; per Bari: Marco Gerundio, Vidotto de Casamassima, Giuseppe Ordugno.

A destra del fortino di Sant'Antonio fu collocata nel 1762 la seguente iscrizione: « Carolus. Boarbonius/Utriusque. Siciliae. Et. Ierusalem. Rex / Pius. Felix. Augustus. Pater. Patriae/Pace. Italiae. Terra. Marique. Iterum. Parta/Praedonum. African. Insolentia. Propuisata/Novis. Cum. Exteris. Gentibus. Negotiorum. Pactionibus. Initis/Commerciq. Longe. Lateque. Prolatis/Bariens. Portum. Romani. Greciq. Imperii. Classibus, Diutiss. Frequentatum/Dein. Adriani. Maris. Tempestatum. Vi. Diruptum/Aere. Publico. Ex. Piscatu. Collecto/Restituendum. Iussit/Imperio. Principis. Providentissimi/Ill. Viri. Cura-

tores. Operum. Publicorum/Marcus. Gerundus. Equ. Hierosol. Magnus. Prior. Messanen/Widottus. De Casamaximis. Equ. Hieros. Tempio. S. Ioan./Ragus. Sicul. Commend./Ioseph. Ordugnus/Sinu. Purgato. Pilisque. In. Pelagus. Iactis/Geminis. Molibus. Substructione. Firmatis/Quadratoque. Silice. Stratis/Adscensibus. Ad. Merces. Invehendas. Eventhendasque. Compositis/et. Angiportu. Ab. Orientali. Porta. Ad Usque. Portam. Maris/Reparato/Barensibus. Suis. Portum Pene. Conclusum/Tutissimam. Adnavigantibus. Stationem. Reddiderunt/Anno MDCCLXII.

Francesco Babudri — riportando questa epigrafe (già edita dal Petroni, *Storia di Bari*, II, p.200) — così commenta: « L'iscrizione, come appare evidente, ha un suo gradito andamento di bella romanità, con gli attributi imperiali romanissimi di « *pius, felix, augustus, pater patriae* », di quasi traiana memoria. Il porto di Bari è felicemente inquadrato, con la sua storica importanza, in un alone di ricordi fortunati, che ci fanno risalire con la mente ai fasti commerciali baresi fiorentissimi dei secoli X-XIII, perchè è detto « frequentato per lunghissimo tempo » — « *diutissime* » — dalle navi mercantili di Roma e di Bisanzio — « *barenses portum romani graecique imperii classibus frequentatum* ». Lo stato di desolazione e di distruzione del porto di Bari è addebitato alla violenza delle tempeste dell'Adriatico — « *Adriani maris tempestatum vi diruptum* » — ma con pietosa menzogna è sottratto, che quelle burrasche adriatiche trovarono libero campo di sfogo distruttore, perchè il porto era stato lasciato in uno stato miserando dai secolari governi vicereali spagnuoli. Ora però tutto rinasceva e rifiorava per volere — « *imperium* » — del « *princeps providentissimus* » Carlo III di Borbone. Quali i lavori per questa rinascita del porto di Bari, piccolo ma gloriosissimo? L'iscrizione li descrive con esemplare precisione: 1) ripulitura del fondo marino (« *sinu purgato* »); 2) gettito di massi in mare a guisa di pilastri ed a scopo di difesa della riva e dello scalo (« *pilisque in pelagus jactis* »); 3) costruzione di due moli con saldatura ben solida sotterranea e lastricati in pietre quadrate all'uso stradale romano (« *geminis molibus substructione firmatis quadratoque silice stratis* »); 4) riordinamento di banchine in salita per le merci da introdurre e per le merci da asportare (« *adscensibus ad merces invehendas evehendasque compositis* »); 5) riparazione della via stretta che menava dalla Porta Orientale alla Porta di Mare della città e quindi reso più comodo il traffico stradale verso il porto (« *angiportu ad Orientali Porta ad usque Portam Maris reparato* »). La mole dei lavori compiuti non fu nè lieve nè poca: furono lavori da apparire e da essere veramente una somma di buoni auspici di ripresa totale sui mari, perchè si rinnovassero le belle imprese del passato di Bari, dopo un troppo lungo collasso di miseria » (*Porti e navigatori di Puglia attraverso i secoli*, in « Il porto di Bari », VII, 1957, p. 2 e sgg.).

Ma per seguire lo schematico *excursus* del Vocino non può ritenersi rigorosamente esatta l'altra affermazione che il porto di Trani fosse di « limitata importanza »; chè tanto ampiamente contrasta con le risultanze delle indagini storiche ed economiche e sarà sufficiente richiamare il *Saggio di storia del commercio della Puglia e più particolarmente della Terra di Bari* di Francesco Carabellese (in: *La Terra di Bari sotto l'aspetto storico, economico e naturale*. Trani, V. Vecchi, 1900, I, pp. 1-66) laddove la importanza del porto di Trani è accertata.

E per finire non so quanto si possa sottoscrivere l'ultima affermazione del Vocino che nel porto di Manfredonia « facevano scalo le galere veneziane che portavano in Palestina i Crociati, i quali vi scendevano per recarsi ad invocare l'arcangelica assistenza in battaglia da San Michele, patrono dei combattenti, nel suo celebre santuario garganico », quando — sin dai primi anni di studio — si apprende che le crociate si svolsero tra il 1096 (la prima) ed il 1270 (la settima ed ultima) mentre la fondazione di Manfredonia non può porsi prima del novembre 1263 allorchè re Manfredi, con suo diploma, rese noto a tutti di aver, per la utilità dei propri fedeli e per procurare condizioni migliori di vita ai sudditi, ordinato che i cittadini di Siponto si trasferissero in una località vicina, e di aver concesso ai Sipontini, e così a chiunque fosse venuto ad abitare la nuova terra, esenzioni e privilegi (cfr. Pier Fausto Palumbo, *La fondazione di Manfredonia*, in « Archivio Storico Pugliese » VI, 1953, p. 385 sgg., ed ora nel vol. *Contributi alla storia dell'età di Manfredi*, Roma 1959, pp. 69-107; cfr. in merito per ultimo anche Domenico Vendola, *Documenti Vaticani relativi alla Puglia* (II, Bari 1963, doc. n. 28 e prefazione), e la successiva replica del Palumbo —, già accennata in « Studi Medioevali », giugno 1963, — e cui darà maggior sviluppo su questa stessa rivista).

Nella prefazione del Vocino il brevissimo accenno allo Hackert ed ai suoi quadri è del seguente tenore:

« Presentiamo queste vedute da quadri dipinti per commissione del Re da Filippo Hackert negli ultimi anni del Settecento non solo perchè essi mostrano le condizioni di alcuni porti del Regno nel periodo borbonico, quanto perchè esse fanno rivivere, con suggestivo realismo, l'attività — borghese, agreste e militare — che nella smagliante luce e nei vivaci colori del paesaggio meridionale, allora si svolgeva sulle loro banchine ».

Che i quadri « mostrino le condizioni di alcuni porti del Regno nel periodo borbonico » è indubbio: ho sopra accennato come lo Hackert fosse solito lavorare dal vero e come resta documentato un suo viaggio in Puglia per lo studio dei porti da ritrarre. Altrettanti viaggi dovette fare per le altre regioni anche se oggi — ripeto — è preclusa ogni ricerca di archivio.

Non si può invece sottoscrivere — sempre a mio modestissimo parere e sempre se non cado in errore — l'altra affermazione e che cioè le vedute « fanno rivivere, con suggestivo realismo, l'attività — borghese, agreste e militare — che [...] si svolgeva sulle [...] banchine dei porti ».

Michele Bonito aveva accusato — l'ho già riferito — lo Hackert di non « avere una giusta idea di quanto appartiene alle figure ».

Nelle memorie di Guglielmo Tischbein si legge il seguente episodio: « Quando Filippo Hackert ebbe tanto da fare per l'ammiraglio Orlow, e fra gli altri fece uno quadro del porto di Livorno, si fece aiutare da Wudki, che dipingeva molto abilmente le figure e riempì questo quadro di turchi, cosa che conveniva al porto di Livorno ove vi sono sempre dei turchi. Hackert notò che Wudki dipingeva figure diverse da quelle che aveva indicate, e gli disse: Dovete dipingere quel che vi disegno e non quel che avete visto a Trieste. — Ne ricevete come risposta da Wudki: Le vostre figure sono così cattive che non saprei riprodurle, dipingetele voi stesso! — e, deposta la paletta, se ne andò » (De Filippis e Morisani, *op. cit.*, p. 45; paletta — francesismo, *palette* — per tavolozza; l'ho trovata usata però anche da Leonardo Borgese).

Si tengano presenti le suddette affermazioni e si faccia un obiettivo esame delle « figure » che arricchiscono i primi piani delle vedute dello Hackert: non si può non definirle e considerarle « convenzionali » e quindi dipinte a solo e precipuo scopo decorativo. E tanto è giustificato dall'uniformità dei vestiti chiaramente tutti della foggia usata nei contado napoletano; dalle scene rappresentate, forzatamente ambientate sulle banchine dei porti; dalla staticità di molti gruppi; dalla presenza di un troppo vasto elemento femminile in ambiente non confacente, per tanti ovvi motivi, alla donna. Si ponga attenzione nel *Porto di Taranto* allo statico gruppo — uomini, donne, ragazzi, un cane (il fedele amico dell'uomo non manca mai — si osservi — nei quadri dello Hackert) dipinto a sinistra; si veda nei *Porto di Barletta* l'altro gruppo egualmente statico, dipinto al centro, con le spalle rivolte al mare, cioè allo spettacolo della flotta reale sulla quale si imbarcano i sovrani con le principesse spose; si veda, nel *Porto di Messina*, a destra, le tre monache a passeggio — o di passaggio — in un luogo certo a loro disdicevole.

A favore di chi non fosse della stessa mia idea cito quanto acutamente scrive Massimiliano Vajro: « Ferdinando IV nominò [*l'Hackert*] pittore di camera, secondo una curiosa procedura, che equiparava gli artisti ai gentiluomini di camera ed ai medici di corte, in un inquadramento burocratico che diventava spesso processo di imbalsamazione per l'attività d'invenzione: si immagini un pittore sempre alle costole del re, a disegnarlo nei costumi più svariati, sul trono e a caccia, in campagna e sui campi di battaglia. Così lo Hackert — al quale poi null'altro si chiedeva se non la rappresentazione veridica del vero — svolse per anni quel compito oggi riservato ai fotoreporters, onnipresenti col *flash* delle loro macchine. Se anche aveva un po' d'inventiva quando venne a Napoli, il buon Filippo la smarrì nell'oleografico, la imprigionò nel calligrafismo: eppure, nella minuta descrizione che egli fece della famiglia reale, dei porti del Regno, di scene d'ogni genere — ma che sempre erano di « genere » — si coglie qua e là uno spunto grazioso, un cenno di vita; e sempre nei particolari, mai nelle figure che dovevano costituire la scena ufficiale, degna di essere eternata nella tela. Si notino, nei porto di Pizzo di Calabria [*recte: Reggio Calabria*], le donne in costume tradizionale intente a filar lana tra i cannoni spianati; quelle mucche ieratiche sul mare di Taranto; il gesto amoroso col quale, sulla riva d'Otranto, il contadino a cavallo sorregge la sua compagna in arcione; e specialmente si badi alla animazione del molo di Messina, con tre monacelle sulla destra, ed il gruppetto di gentiluomini in primo piano. Per un attimo le figure abbandonano quegli atteggiamenti da pastori di presepe, tipici di Hackert, e si muovono con naturalezza » (op. cit., p. 30).

Potrei quindi sbagliare e non mi riuscirebbe sgradita una smentita attraverso un rigoroso studio su Filippo Hackert, studio che forse va da tutti auspicato.

CARLO D'ALESSIO